

## موجز قطاعي لمنظمة العمل الدولية

التاريخ: ٩ نيسان/ أبريل ٢٠٢٠

### فيروس كوفيد-١٩ والطيران المدني



مضيقة طيران في مطار شيبول، أمستردام.

تعتبر الأمراض المعدية والأوبئة من عوامل التغيير التي تسبب "تأثيراً وانعدام يقين أكثر من المتوسط" في قطاع الطيران.<sup>١</sup> وبغية الحد من انتشار فيروس كوفيد-١٩، أدى مزيج من إلغاء الرحلات الجوية والقيود الخاصة بكل بلد (نصائح السفر والحظر) إلى توقف السفر الدولي بالكامل تقريباً.<sup>٢</sup> وفي بعض الحالات، تسري هذه القيود أيضاً على الشحن الجوي على الرغم من الدور المهم الذي يؤديه في مكافحة فيروس كوفيد-١٩ من خلال توفير الأدوية والمعدات الطبية التي تشتد الحاجة إليها والحفاظ على عمل سلاسل التوريد والإمداد العالمية فيما يتعلق بالمواد الحساسة للوقت.<sup>٣</sup>

وسوف يتأثر العاملون في قطاع الطيران تأثيراً سلبياً. وتواجه شركات الطيران والمطارات مشاكل لا تعد ولا تحصى نتيجة للوباء. وقد تتضمن استراتيجيات خفض التكاليف مجموعة واسعة من السياسات التي سيكون لها تأثير على العمالة والعمل اللائق في القطاع.

### ١- تأثير فيروس كوفيد-١٩

وقد خَلَفَ فيروس كوفيد-١٩ انعكاسات على الطلب في قطاع الطيران، سنوياً إلى خسائر كبيرة. ونظراً لخطورة القيود المفروضة على السفر والركود العالمي المتوقع، تشير تقديرات الإياتا إلى أن العائدات المستمدة من نقل الركاب يمكن أن تسجل تراجعاً يبلغ ٢٥٢ مليار دولار أمريكي<sup>٤</sup> (أو ٤٤ في المائة أقل مما كان عليه الوضع في عام ٢٠١٩).<sup>٥</sup>

سيكون لفيروس كوفيد-١٩ تأثيرات مختلفة عن تلك التي شهدتها الأوبئة السابقة. ووفقاً لاتحاد النقل الجوي الدولي (الإياتا)، بلغت حالات تفشي الأوبئة السابقة (بما في ذلك متلازمة الالتهاب التنفسي الحاد (سارس) وفيروس انفلونزا الخنازير (H1N1) ومتلازمة الشرق الأوسط التنفسية) ذروتها بعد شهر إلى ثلاثة أشهر وعاودت الرحلات المستوى الذي كانت عليه قبل تفشي المرض في غضون ستة إلى سبعة أشهر.<sup>٤</sup> غير أن هذه المرة، قد لا يأتي الانتعاش بعد ستة أشهر من نهاية الأزمة.<sup>٥</sup>

<sup>١</sup> انظر: International Air Transport Association (IATA) (2018). *Future of the airline industry 2035*, p. 7.

<sup>٢</sup> انظر: Ghosh, I. (2020). *This chart shows you how airlines are being grounded by COVID-19*, World Economic Forum, 21 March.

<sup>٣</sup> إياتا (٢٠٢٠) يؤكد على أهمية عمليات الشحن الجوي لمواجهة تفشي فيروس كورونا المستجد، خبر صحفي رقم ١٦، ١٤ آذار/ مارس.

<sup>٤</sup> انظر: Pierce, B. (2020). *COVID-19 - Updated impact\* assessment of the novel Coronavirus*, IATA, 5 March.

<sup>٥</sup> انظر: Pierce, B. (2020). *COVID-19: Updated impact assessment*, IATA, 24 March.

<sup>٦</sup> في ٥ آذار/ مارس، بلغ أسوأ سيناريو كان يستعد له الإياتا مبلغ ١١٢ مليار دولار أمريكي، لكنّ الاتحاد عاود مراجعة تقديراته في ٢٤ آذار/ مارس.

<sup>٧</sup> انظر: Pierce (2020). *COVID-19: Updated impact assessment*, op. cit., 24 March.

## الانعكاسات الأخرى في مكان العمل

كان للوباء انعكاسات على أماكن العمل في قطاع الطيران. على سبيل المثال، يتعرض العاملون في قطاع الطيران المدني لمخاطر مهنية. وقد ينتج عن الانقطاعات والإلغاءات والقيود الحالية المفروضة بسبب فيروس كوفيد-19 ما يلي:

- **العنف والمضايقة:** التأخير والإلغاء وممارسات استرداد أسعار البطاقات قد تزيد من حالات غضب الركاب؛
- **انعدام الثقة في السلامة في مكان العمل:** تعتبر إجراءات التنظيف، وفي بعض الحالات، معدات الحماية الشخصية، أمراً بالغ الأهمية للحد من انتشار فيروس كورونا والمساعدة في استعادة ثقة الركاب والعاملين بالسفر جواً؛
- **المعلومات غير الكافية والضغط النفسي:** من الضروري التواصل بشكل أكبر مع العمال وتزويدهم بالمعلومات الكافية للحد من انتشار المعلومات الخاطئة بين زملاء؛
- **الوصم والتمييز:** قد يساعد تنفيذ سياسات السرية على وضع البروتوكولات الخاصة بالاختبار والحجر الصحي؛
- **قيود التنقل:** من شأن قيود التنقل المفروضة حالياً في بعض المناطق أن تحول دون وصول العمال إلى مكان عملهم. ومن الضروري تزويد الطيارين وأفراد طاقم الضيافة بالمعلومات الكافية حول هذه القيود عند هبوط الطائرة أو أثناء فترة توقفها العابر.

ويعمل في قطاع الطيران المدني مباشرة ١٠,٢ مليون عامل حول العالم<sup>٨</sup>، يشملون الطيارين وأعضاء طواقم شركات الطيران ومشغلي المطارات والمنشآت المتواجدة في المطارات (المطاعم ومحلات التجزئة) ومصنعي الطائرات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية. بالإضافة إلى ذلك، يشكل القطاع مصدر الوظائف والإيرادات لصالح ٦٥,٥ مليون شخص يعملون في مجموعة من القطاعات المترابطة، مثل الخدمات والسياحة<sup>٩</sup>. ويوفر الملحق الأول بيانات عن الوظائف المباشرة والوظائف التي يدعمها قطاع الطيران (ملخص عالمي وموجز خاص بكل بلد).

## الانعكاسات الرئيسية على العمالة

أثر الوباء تأثيراً فورياً وكبيراً على العمالة. وكانت عمليات الإلغاء والقيود المفروضة سبق وأثرت على سوق العمل، بما في ذلك بسبب قيام شركات الطيران باقتطاع الوظائف واتخاذ تدابير ترمي إلى خفض التكاليف. وتنوعت استجابة القطاع، فكان لبعض الشركات استجابات فورية وأحادية الطرف، في حين اتخذت شركات أخرى استجابات مستنيرة وتشاورية.

وتشمل انعكاسات فيروس كوفيد-19 على سبيل المثال لا الحصر، ما يلي:

- اتفاقات بشأن تخفيض ساعات العمل
- اتفاقات بشأن تخفيض الأجور
- تخفيض الأجور من جانب واحد
- اتفاقات بشأن الإجازات مدفوعة وغير مدفوعة الأجر
- تجميد التوظيف
- تسريح العمال

<sup>٨</sup> انظر: Air Transport Action Group (2018). Aviation benefits beyond borders.

<sup>٩</sup> المرجع نفسه.

## ◀ ٢- ردود الهيئات المكونة والشركاء

- على المستوى الإقليمي، أصدرت وكالة الاتحاد الأوروبي لسلامة الطيران توجيهات بشأن إدارة أفراد الطاقم فيما يتعلق بجائحة EASA Guidelines - COVID-19 SARS-CoV-2

### دعوات لاتخاذ الإجراءات

#### ◀ اتحاد النقل الجوي الدولي

مع تزايد خطر انتشار الأوبئة، أصبح اتباع نهج عالمي وتعاوني لإدارة الأمراض المعدية أكثر أهمية من أي وقت مضى. وقد أصدر اتحاد النقل الجوي الدولي (الإياتا) طائفة واسعة من الإرشادات والإجراءات التشغيلية لضمان بقاء القطاع منيقظاً وعلى أهبة الاستعداد. ولكنه شدد أيضاً على الدور متزايد الأهمية الذي ينبغي أن يضطلع به جميع أصحاب المصلحة، وخاصة الحكومات، في ضمان توافق الاستجابات مع إرشادات منظمة الصحة العالمية واللوائح الصحية الدولية.<sup>١١</sup> كما دعا الإياتا الهيئات المنظمة في الدول إلى اتخاذ إجراءات لاعتماد تدابير ترمي إلى التخفيف من التأثير الحاد لفيروس كوفيد-19 على قطاع الطيران، لاسيما:

- إيقاف العمل بشكل عام بقواعد استخدام الفجوات الزمنية:<sup>١٢</sup> تتطلب الفجوات الزمنية بشكل عام من شركات الطيران توفير ما لا يقل عن ٨٠ في المائة من الخدمات لكل فجوة زمنية مخصصة لها في المطار ("استخدمها أو تخسرها"). وإيقاف العمل بهذه القواعد سيسمح لشركات الطيران بتكثيف قدرتها الاستيعابية بما يتمشى مع الطلب الفعلي للنقل الجوي
- إبقاء سلاسل التوريد والإمداد مفتوحة من خلال استبعاد عمليات النقل والشحن الجوي من بعض قيود السفر المتعلقة بفيروس كوفيد-19 وإزالة العوائق الرئيسية أمام حركة البضائع.<sup>١٤</sup> وقد يساعد دعم حقوق المرور المؤقتة في التخفيف من الاختناقات التي تؤثر على توصيل الإمدادات الطبية
- تخفيف بعض أحكام اللوائح المتعلقة بحقوق المسافرين جواً<sup>١٥</sup> لدعم شركات الطيران فيما يتعلق بإلغاء الرحلات الجوية وتزويدها بمزيد من المرونة لتمديد صلاحية الحجزات أو تقديم القسائم بدلاً من تعويض أسعار البطاقات
- توفير الوسائل المالية من قبل الحكومات: دعا الإياتا الحكومات إلى اعتماد حزم إنقاذ شاملة لتوفير الإغاثة الفورية لشركات الطيران وموظفيها في الأجلين المتوسط والبعيد. وعلى نطاق أوسع، ستعتمد

يمكن للاستجابات الثلاثية التي تشمل العمال وأصحاب العمل والحكومات، أن تساعد في التصدي لانعكاسات الوباء على الموارد البشرية. بالإضافة إلى ذلك، هناك "دليل واضح على أنّ الحوار الاجتماعي وسيلة فعالة ومفضلة لتحقيق نموذج عمل مجدٍ وناجح ومقبول في سياق الأزمة التي يمرّ بها قطاع الطيران حالياً".<sup>١٠</sup>

### الأطر والموارد الدولية للقطاع

يتمتع قطاع الطيران بخبرة طويلة وقد طور آليات وأدوات قيمة لإدارة الأمراض المعدية والأوبئة. ويوجد عدد من المبادئ التوجيهية وآليات وبرتوكولات التنسيق الدولية والوطنية ومتعددة أصحاب المصلحة لتوجيه السلطات الوطنية وشركات النقل الجوي في حالة تفشي الأمراض. وفيما يلي أهم هذه المبادئ التوجيهية والبرتوكولات:

- الترتيب التعاوني لمنع وإدارة أحداث الصحة العامة في الطيران المدني:<sup>١١</sup> موقع إلكتروني رسمي مخصص لفيروس كوفيد-19
- منظمة الطيران المدني الدولي (إيكاو): موقع إلكتروني رسمي مخصص لفيروس كوفيد-19
- منظمة الصحة العالمية: موقع إلكتروني مخصص لفيروس كوفيد-19 ودليل مؤقت صدر في ١٨ آذار/ مارس بعنوان: Operational considerations for managing COVID-19 cases or outbreak in aviation
- أصدرت إيكاو ومنظمة الصحة العالمية بياناً مشتركاً بشأن فيروس كوفيد-19 وتم حث الدول الأعضاء على زيادة إسهاماتها في تمويل الترتيب التعاوني لمنع وإدارة أحداث الصحة العامة في الطيران المدني واتباع إرشادات ومشورة البرنامج
- المبادئ التوجيهية لاتحاد النقل الجوي الدولي (الإياتا): يوجد عدد من المبادئ التوجيهية الصادرة عن الإياتا بشأن كيفية الاستعداد للاستجابة للطوارئ في صفوف شركات الطيران وطاقم الطائرة وطاقم الصيانة وعمال شحن البضائع والأمتعة ووكلاء استقبال الركاب وطاقم التنظيف
- أصدر الاتحاد الدولي لعمال النقل توصيات يشير فيها إلى إرشادات اتحاد النقل الجوي الدولي المذكورة أعلاه
- أصدر الاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية إرشادات لأفراد الطواقم

<sup>١٠</sup> انظر:

Harvey, G. and P. Turnbull (2009). Sectoral coverage of the global economic crisis: The impact of the financial crisis on labour in the civil aviation industry, Sectoral Activities Department, ILO, Geneva, p. 15.

<sup>١١</sup> الترتيب التعاوني لمنع وإدارة أحداث الصحة العامة في الطيران المدني عبارة عن برنامج عالمي للإيكاو يرمي إلى تحسين تخطيط التأهب والاستجابة لأحداث الصحة العامة التي تؤثر على قطاع الطيران، مثل جائحة الانفلونزا أو حادث محطة للطاقة النووية.

<sup>١٢</sup> انظر: IATA (2018). Future of the airline industry 2035, op.cit.

<sup>١٣</sup> انظر: IATA (2020). IATA requests global suspension of slot rules due to coronavirus, Press Release No. 8, 2 March.

<sup>١٤</sup> إياتا (٢٠٢٠) يؤكد على أهمية عمليات الشحن الجوي لمواجهة تفشي فيروس كورونا المستجد، المرجع السابق.

<sup>١٥</sup> انظر: IATA (2020). Remarks of Alexandre de Juniac at the IATA media briefing on COVID-19, Pressroom, 17 March.

توصيلية النقل الجوي الأساسية في المستقبل على تدابير الإغاثة هذه، والتي قد تشمل<sup>١٦</sup>:

- المنتجات المالية المباشرة لدعم السيولة
- القروض و ضمانات القروض ودعم أسواق سندات الشركات من قبل الحكومة أو البنك المركزي
- الإعفاء الضريبي

● **تأجيل الرسوم:**<sup>١٧</sup> لاسيما رسوم المطار والملاحة الجوية

#### ◀ الاتحاد الدولي لعمال النقل

● أطلقت منظمات العمال نداءات لكي تبقى من أصحاب المصلحة النشطين مع تفشي فيروس كوفيد-19 وخلال فترة التعافي. وأطلق الاتحاد دعوة عامة إلى اتخاذ تدابير فورية في المجالات الرئيسية الخمسة التالية:<sup>١٨</sup>

- حماية العمال أمر أساسي في مكافحة فيروس كوفيد-19
- إيلاء الأولوية إلى الصحة والسلامة
- توفير حماية الدخل لجميع العمال
- اتخاذ الحكومات تدابير تحفيزية لدعم الاقتصاد
- الحفاظ على سلاسل التوريد والإمداد المستدامة

ووفقاً لهذه المبادئ العامة، أطلق قسم الطيران التابع للاتحاد الدولي لعمال النقل دعوة محددة للعمل وإرساء التوصيات وتوفير الإرشادات<sup>١٩</sup> إلى الحكومات وأصحاب العمل في قطاع الطيران، على النحو المبين في الملحق الثاني

### البلدان على قدم وساق: الاستجابات الوطنية

حتى ٧ نيسان/ أبريل، معظم الإجراءات المعلن عنها والمتخذة لصالح الطيران المدني شملت المساعدة المالية من الحكومات في شكل قروض أو حزم مالية. وتوجز النقاط التالية المعلومات المتاحة للعموم على المواقع الإلكترونية<sup>٢٠</sup>

#### ◀ البرازيل<sup>٢١، ٢٢</sup>

أقترحت الحكومة ما يلي:

١. تأجيل دفع الرسوم (الملاحة الجوية وامتياز المطار واسترداد تذاكر الرحلات الملغاة).
٢. إتاحة الأدوات المالية - مستوى انتمان خاص.
٣. التنازل عن تخصيص فجوات زمنية في المطارات حتى نهاية تشرين الأول/ أكتوبر ٢٠٢٠.
٤. تطبيق تعليق مؤقت لعقود العمل بشكل عام. ويسمح المرسوم المؤقت MP 927 بالتعليق المؤقت لعقود العمل لمدة تصل إلى أربعة أشهر.

#### ◀ الاتحاد الأوروبي<sup>٢٣، ٢٤</sup>

تنازل الاتحاد الأوروبي عن قاعدة استخدام الفجوات الزمنية (تعليق "القاعدة ٨٠-٢٠") طوال موسم الصيف. وقد أوصى مفوض سابق معني بالمناخ في الاتحاد الأوروبي بأن تخضع الحزم المالية للطيران لظروف مرتبطة بالمناخ.

#### ◀ النرويج<sup>٢٥</sup>

قدمت الحكومة ٢٧٠ مليون دولار أمريكي كضمانات قروض على الخطوط الجوية النرويجية.

#### ◀ نيوزيلندا<sup>٢٦</sup>

وافقت الحكومة على مساعدة شركة الطيران الرئيسية في البلاد، Air New Zealand، من خلال تقديم قرض دعم بقيمة ٥٠٩ ملايين دولار نيوزيلندي.

#### ◀ سنغافورة<sup>٢٧</sup>

الحزمة المالية: حصلت الخطوط الجوية السنغافورية (Singapore Airlines) على ضمانات وصلت إلى ١٩ مليار دولار سنغافوري (١٣ مليار دولار أمريكي) من التمويل الحكومي. ومن الضروري تقديم المزيد من التوضيحات فيما يتعلق بالشروط المطبقة على هذه الحزمة، لا سيما بشأن معرفة ما إذا كانت ستعود بالنفع على عمال شركة الطيران.

<sup>١٦</sup> المرجع السابق.

<sup>١٧</sup> المرجع السابق.

<sup>١٨</sup> كوفيد-19: مطالب الاتحاد الدولي لعمال النقل العالمية للحكومات وأصحاب العمل، ٢٣ آذار/ مارس ٢٠٢٠.

<sup>١٩</sup> طيران الاتحاد الدولي لعمال النقل يطالب باتخاذ إجراءات لمعالجة آثار كوفيد-19، ٣ نيسان/ أبريل ٢٠٢٠.

<sup>٢٠</sup> تم إعداد الجدول للاستعلام فقط. وقد تختلف التدابير الفعلية عن مضمون الوثائق الرسمية.

<sup>٢١</sup> انظر: IATA (2020). IATA thanks Brazilian Government for supporting aviation industry in face of COVID-19, Pressroom, 20 March.

<sup>٢٢</sup> انظر: Web 24 News (2020). Bolsonaro, by decree, allows companies to suspend employment contracts for four months. 23 March.

<sup>٢٣</sup> انظر: IATA (2020). Statement: EU waives slot use rule for summer season, Pressroom, 27 March.

<sup>٢٤</sup> انظر: Coffey, H. (2020). Airline bailouts must be 'conditional' on carriers lowering emissions, says EU climate commissioner, *The Independent*, 02 April.

<sup>٢٥</sup> انظر: Powley, T. (2020). Norwegian air rescue highlights dilemmas for governments, *The Financial Times*, 20 March.

<sup>٢٦</sup> المرجع السابق.

<sup>٢٧</sup> انظر: Al Jazeera (2020). Singapore Airlines gets \$13bn lifeline as airlines beg for help, *AJ Impact/Airlines*, 27 March.

◀ الولايات المتحدة الأمريكية<sup>٢٨</sup>

الجزمة المالية بشروط:

١. عرض بقيمة ٥٨ مليار دولار أمريكي لشركات الطيران الأمريكية، مقسمة بالتساوي بين القروض وإعانات الأجور.

٢. يحظر إعادة شراء الأسهم وحصص أرباح الأسهم لمدة عام على الأقل بعد سداد القروض. كما تُفرض قيود على دفع تعويضات المديرين.
٣. يحظر على الخطوط الجوية تسريح الموظفين أو توقيفهم عن العمل حتى أيلول/سبتمبر ٢٠٢٠.

<sup>٢٨</sup> انظر:

Slotnick, D. (2020). Airlines will get the \$60 billion bailout they asked for in the \$2 trillion coronavirus stimulus bill that Trump signed into law. It also prohibits layoffs, stock buybacks, and dividends, *Business Insider*, 27 March.

### ◀ ٣- أدوات واستجابات منظمة العمل الدولية

الأطعم بالاستناد إلى تشريعات العمل الوطنية.<sup>٣٣</sup> وقد أدى هذا النهج إلى إبطاء تطوير الإرشاد التنظيمي الدولي بشأن العمل اللائق في هذا القطاع.

#### معايير العمل الدولية

توفر معايير العمل الدولية أساساً تجريبياً وموثوقاً لاستجابات السياسة والانتعاش المستدام والعدل.<sup>٣٤</sup> واليوم، تشكل معايير العمل الدولية وبرنامج العمل اللائق لمنظمة العمل الدولية - أي الوظائف والحماية الاجتماعية والحوار الاجتماعي والحقوق - الركائز التي يقوم عليها برنامج عام،<sup>٣٥</sup> ولدى منظمة العمل الدولية أيضاً خبرة في تقديم المشورة والتوجيه فيما يتعلق بعالم العمل في سياق صدمات سوق العمل، بما في ذلك في قطاع الطيران المدني. غير أنّ منظمة العمل الدولية لا تتمتع بصكوك أو أدوات قطاعية محددة لهذا القطاع.<sup>٣٦</sup>

وقد أصدرت منظمة العمل الدولية إرشادات وملاحظات تقنية فيما يتعلق بجائحة كوفيد-19،<sup>٣٧</sup> كما هو مبين في الشكل ١.

لا يتمتع الطيران بإطار تنظيمي دولي مماثل لما يتمتع به القطاع البحري. ولا يوجد في قطاع الطيران المدني ما يعادل اتفاقية "حرية البحار" البحرية.<sup>٣٩</sup> واتفق المشاركون في مؤتمر شيكاغو لعام ١٩٤٤ على الحريات الأساسية متعددة الأطراف وتوصلوا بشكل عام إلى نظام من الاتفاقات<sup>٣٠</sup> الثنائية بين دولة وأخرى تتفاوض بشأنها البلدان.<sup>٣١</sup> وفي تسعينات القرن الماضي، على الرغم من المحاولات، لم يكن هناك اتفاق على إدراج خدمات النقل الجوي في الاتفاقية العامة بشأن التجارة في الخدمات الصادرة عن منظمة التجارة العالمية. ونتيجة لذلك، تخضع شركات الطيران لما يسمى بند الجنسية.<sup>٣٢</sup> وقد حال هذا البند وتحديات الربحية الكبيرة دون تطوير الإرشاد الدولي بشأن قضايا العمل في القطاع منذ عام ١٩٤٥.

والطيران هو "منشأة الحرية (الوطنية)". وبشكل عام، تركز ملاحق اتفاقية الطيران المدني الدولي (١٩٤٤)، المعروفة باسم اتفاقية شيكاغو، والمعنية بقضايا العاملين في القطاع بشكل كبير، على السلامة والتدريب ولكنها تترك للدول الأعضاء حرية اتخاذ القرار بشأن ظروف عمل أفراد

<sup>٢٩</sup> انظر اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (١٩٨٢). قبل اعتماد الاتفاقية، كانت قرون من السوابق القضائية قد طورت بالفعل مبدأ "حرية البحار".  
<sup>٣٠</sup> وبروتوكولها الإضافي المتعلق بتعديل اتفاقية الطيران المدني الدولي [المادة ٨٣ مكرر]، الموقع في مونتريال في ٦ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٨٠.

<sup>٣١</sup> انظر: Debage, K. (2014). "The geopolitics of air transport", in Goetz, A. and L. Budd (eds.). *The geographies of air transport*, Routledge, New York.  
<sup>٣٢</sup> المرجع السابق.

<sup>٣٣</sup> لكن يمكنهم البحث عن تمويل من مستثمرين دوليين. على سبيل المثال، يسمح بروتوكول "الطائرات" الملحق باتفاقية الضمانات الدولية على المعدات المنقولة (٢٠٠١) لشركات الطيران بتقليل تكاليف الاقتراض والحصول على التمويل الدولي. وأدى النظام الدولي لتسجيل الطائرات المنصوص عليه في البروتوكول إلى زيادة فعالية الحقوق للمستثمرين الدوليين والمؤجرين والمشغلين لخدمات صيانة وإصلاح المنظمات (MRO). انظر: Fenech, T. (2015). *Ship & aircraft finance*, Powerpoint presentation.

<sup>٣٤</sup> انظر: ILO (2020). *Why International Labour Standards matter in a public health crisis*, video, Geneva, 27 March.

<sup>٣٥</sup> انظر: Ryder, G. 2019. *ILO Speech as General Assembly Marks International Labour Organization Centenary*. 10 April.

<sup>٣٦</sup> عقدت منظمة العمل الدولية اجتماعات مشتركة وثلاثية بشأن الطيران المدني في الأعوام ١٩٥٦ و ١٩٦٠ و ١٩٧٤ و ١٩٧٧ و ١٩٧٩ و ١٩٩٠ و ٢٠٠٢ و ٢٠١٣، حيث تم اعتماد الاستنتاجات ونقاط التوافق، على الرغم من أن اجتماعين للخبراء في مجال الطيران المدني لم يخرجوا بأي نتيجة (الاجتماعان في عام ١٩٥٦ وعام ١٩٩٠).

<sup>٣٧</sup> في ٧ نيسان/أبريل ٢٠٢٠. وهي تشمل ما يلي: كوفيد-١٩ وعالم العمل: الانعكاسات والاستجابات، ١٨ آذار/مارس؛ إرشادات جديدة لمساعدة أصحاب العمل في دعم أسر العاملين أثناء أزمة كورونا، منظمة العمل الدولية واليونسيف، ٣٠ آذار/مارس؛ *Social protection monitor on COVID-19*، محدث في ٦ نيسان/أبريل؛ معايير منظمة العمل الدولية وكوفيد-١٩ (فيروس كورونا)، ٢٧ آذار/مارس؛ مرصد منظمة العمل الدولية، الطبعة الثانية: كوفيد-١٩ وعالم العمل: تقديرات وتحليلات محدثة، ٧ نيسان/أبريل.

الشكل ١: أربع ركائز رئيسية لمكافحة فيروس كوفيد-19 على أساس معايير العمل الدولية



المصدر: COVID-19 and the world of work: Updated estimates and analysis.

## الموارد الأخرى لمنظمة العمل الدولية

- أثر إعادة هيكلة الطيران المدني على العمالة والممارسات الاجتماعية (٢٠٠٢، إيسينبرغ، ب) (بالإنكليزي فقط)  
*The impact of the restructuring of civil aviation on employment and social practices*
- الطيران المدني: أسوأ أزمة على الإطلاق؟ (٢٠٠٣، إيسينبرغ، ب) (بالإنكليزي فقط)  
*Civil aviation: The worst crisis ever?*
- أثر الأزمة المالية على العمالة في قطاع الطيران المدني (٢٠٠٩، هارفي وتورنبول، المرجع السابق) (بالإنكليزي فقط)  
*The impact of the financial crisis on labour in the civil aviation industry*
- الطيران المدني وعالم العمل المتغير فيه (٢٠١٣)، وثيقة مواضيعية مقدمة إلى منتدى الحوار العالمي حول آثار الأزمة الاقتصادية العالمية على صناعة الطيران المدني (بالإنكليزي فقط) *Civil aviation and its changing world of work*
- المرأة في مجال الطيران: وظائف جيدة واستقطاب واستبقاء (٢٠١٩، سيلينغسون، د) (بالإنكليزي فقط)  
*Women in aviation: Quality jobs, attraction and retention*

نشرت منظمة العمل الدولية تقارير ووثائق عمل تتناول قطاع الطيران والأزمات التي يعاني منها. وقد عالج معظم هذه التقارير والوثائق قضايا تتعلق بالأمن والأزمات المالية والأوبئة. وترد فيما يلي المنشورات القطاعية التي أصدرتها منظمة العمل الدولية خلال العامين الماضيين بشأن الطيران:

- إعادة هيكلة الطيران المدني: العواقب بالنسبة إلى الإدارة والموظفين (٢٠٠١) (بالإنكليزي فقط)  
*Restructuring of civil aviation: Consequences for management and personnel*
- الآثار الاجتماعية والمتعلقة بالسلامة للأزمة التي عقيت أحداث ١١ أيلول/ سبتمبر ٢٠٠١ (٢٠٠٢)، وثيقة مواضيعية مقدمة للمناقشة في الاجتماع الثلاثي حول الطيران المدني (بالإنكليزي فقط)  
*Social and safety consequences of the crisis subsequent to 11 September 2001*

## ◀ الملحق الأول: الوظائف في قطاع الطيران

الجدول أولاً ١. الوظائف المرتبطة بقطاع الطيران: موجز عالمي

وظائف يدعمها قطاع الطيران	وظائف مباشرة				
65.5 m	الملاحة الجوية	الطيران المدني	شركات الطيران	وظائف أخرى في المطار	هيئات تشغيل المطار
وظائف مباشرة: 10.2 m وظائف غير مباشرة: 10 m وظائف مستحدثة: 7.8 m وظائف محفزة للسياحة: 36.7 m	233,000	1.2 m	2.7 m	5.6 m	525,000
	2%	11%	27%	55%	5%

ملايين = m'

المصدر: Air Transport Action Group (2018). Aviation benefits beyond borders, op. cit.



## الجدول أولاً-٢: الوظائف المرتبطة بقطاع الطيران: لمحة سريعة عن بلدان مختارة (بالترتيب الأبجدي الإنكليزي)

البلد	وظائف مباشرة	وظائف يدعمها قطاع الطيران
◀ الأرجنتين	71,000	329,000
◀ البرازيل	167,000	839,000
◀ كندا	241,000	633,000
◀ الصين	1.4 m	6 m
◀ كولومبيا	71,000	600,000
◀ إثيوبيا	19,000	1.1 m
◀ فرنسا	273,000	1.1 m
◀ ألمانيا	315,000	1.1 m
◀ اليابان	301,000	1.4 m
◀ إندونيسيا	115,000	4.2 m
◀ المكسيك	278,000	1.4 m
◀ هولندا	85,000	306,000
◀ الفلبين	45,000	1.2 m
◀ الاتحاد الروسي	290,000	1 m
◀ تايلند	172,000	4.3 m
◀ الإمارات العربية المتحدة	180,000	777,000
◀ المملكة المتحدة	353,000	1.6 m
◀ الولايات المتحدة	2.2 m	6.5 m

ملايين = m<sup>3</sup>

المصادر: الإياتا (٢٠١٩). أهمية النقل الجوي بالنسبة للبلدان التالية الأرجنتين؛ البرازيل؛ كندا؛ الصين؛ كولومبيا؛ إثيوبيا؛ فرنسا؛ ألمانيا؛ اليابان؛ إندونيسيا؛ المكسيك؛ المكسيك؛ هولندا؛ الفلبين؛ الاتحاد الروسي؛ تايلند؛ الإمارات العربية المتحدة؛ المملكة المتحدة؛ الولايات المتحدة؛ تقارير العلوم الاقتصادية الصادرة عن الإياتا.

## ◀ الملحق الثاني: الاتحاد الدولي لعمال النقل يدعو إلى اتخاذ إجراءات

◀ الاتحاد الدولي لعمال النقل يدعو أصحاب العمل في قطاع الطيران إلى الاعتراف بالنقابات والتفاوض معها من أجل:	◀ الاتحاد الدولي لعمال النقل يدعو الحكومات إلى التفاوض مع النقابات من أجل:
١. تحديد المخاطر على صحة العمال وحقوقهم ورفاههم وتطوير وتنفيذ الاستجابات في مكان العمل.	١. الاعتراف بالطيران باعتباره منفعة عامة تستدعي وجود حكومة قوية وتنظيماً ورقابة وتخطيطاً واستثماراً وملكية عامة عند الاقتضاء.
٢. توفير الفحوصات الطبية والعلاج والتدريب والمعدات والمرافق الطبية المجانية لتدريب جميع العمال وأي عمال يؤدون أي شكل من أشكال الخدمة الطبية في إطار أزمة فيروس كوفيد-19.	٢. إقرار وإنفاذ حد أدنى للتنقل عبر وسائل النقل واستخدام "حظر السفر" فقط بوصفه ملاذاً أخيراً واستثناء عمليات الشحن الجوي من أية قيود على السفر.
٣. ضمان إجازة مدفوعة الأجر على شكل إجازة مرضية أو إجازة عطلة من أول يوم يتغيب فيه العامل المهتد أو المصاب بفيروس كوفيد-19 وحماية الأجور وضمان الأجر الكامل لجميع العمال من خلال مجموعة متنوعة من الوسائل، متفق عليها بشكل متبادل من خلال المفاوضة الجماعية.	٣. إنشاء هيئات طيران وطنية ثلاثية، تضم ممثلين عن العمال والحكومة وأصحاب العمل لوضع الاستراتيجيات وتنسيق الاستجابات المالية والاستثمارية والتخطيط لتوريد العمالة والإشراف على جميع عمليات الطيران.
٤. الاعتراف بواجب الرعاية وممارسته لجميع العمال في أعمالهم وسلسلة التوريد والإمداد الخاصة بهم وتوفير العمالة المنظمة والمباشرة حيثما أمكن ذلك، وضمان إظهار الالتزام تجاه العمالة المتعاقد معها جزئياً حيثما تعذر العمل بشكل مباشر.	٤. تمديد استحقاقات الإجازات المرضية بأثر فوري والحفاظ على الدخل وتوسيع الحماية الاجتماعية لجميع العمال، بمن فيهم العمال المنظمون وغير المنظمين وغير المستقرين، بغض النظر عن وضعهم الوظيفي.
٥. إنهاء أشكال العمل الهشة وغير المعتادة في المنشأة وفي سلاسل التوريد والإمداد لحماية صحة وسلامة ورفاهية العمال والمسافرين.	٥. الحد من التعاقد الجزئي والاستعانة بمصادر خارجية لخدمات ووظائف المطار، وعند الاقتضاء، تفويض سلطات المطار لإدارة و/أو توظيف جميع موظفي المطار مباشرة، بما في ذلك الاستعانة بمصادر خارجية وعمال الوكالة، في المناولة الأرضية والأمن والتنظيف وجميع خدمات المطار.
٦. تحسين الجدولة وأيام العمل وساعات العمل لحماية الوظائف وصحة وسلامة العمال.	٦. إعطاء أولوية استخدام المطارات لشركات الطيران ذات المستويات الأعلى من الملكية العامة لتحسين الاستدامة المالية للأصول العامة.
٧. الاتفاق على معدلات مستدامة لمكافآت المساهمين وأرباح الأسهم وأجور المسؤولين، مع تراجع خطر الإصابة بفيروس كورونا.	٧. تقديم إعانات مالية مشروطة وحزم دعم لشركات الطيران وسلطات المطارات وشركات سلاسل التوريد، بما في ذلك من خلال تخفيف عبء الديون والتأخير في دفع الضرائب والرسوم والملكية العامة للأسهم.
٨. ضمان إمكانية عودة جميع العمال إلى مكان عملهم المعتاد إذا كانت تدابير الاحتواء المحلية و/أو الوطنية تمنعهم مالياً أو لوجيستياً من ذلك.	٨. الموافقة على الشروط التي تحدد هذه الحزم المالية وحزم الدعم، إذا لم تكن موجودة بعد، بما في ذلك فيما يتعلق بإعادة شراء الأسهم من جانب القطاع الخاص بعد انتعاش القطاع، وذلك بغية:
	<ul style="list-style-type: none"> <li>● حماية أجور جميع العاملين في قطاع الطيران وشروط عملهم وأوضاعهم ورفاهيتهم؛</li> <li>● حظر إعادة شراء الأسهم ومكافآت المساهمين والأجور المفرطة للمسؤولين؛</li> <li>● إضفاء الطابع الديمقراطي على الملكية والإدارة السديدة، بما في ذلك من خلال تمثيل العمال في مجلس إدارة الشركة؛</li> <li>● احترام اتفاقيات منظمة العمل الدولية بشأن الحرية النقابية والمفاوضة الجماعية والعمل الجبري والتمييز والصحة والسلامة المهنيين لجميع العمال.</li> </ul>
٩. حماية الخصوصية والمعلومات الشخصية للعمال الذين يخضعون لفحوصات طبية وغير ذلك من الفحوصات كجزء من الاستجابات للتهديد الذي يطرحه فيروس كوفيد-19 ومشاركة النقابات بأي بيانات تسهم في اتخاذ القرارات في الشركات.	٩. وضع حد أقصى لمستويات الربح لضمان إعادة الاستثمار في تخفيض الديون وتحديث الأسطول وتدريب وتعليم الموظفين وغير ذلك من التدابير التي تثرى الشركة.
١٠. احترام اتفاقيات منظمة العمل الدولية بشأن الحرية النقابية والمفاوضة الجماعية والعمل الجبري والتمييز والصحة والسلامة المهنيين لجميع العمال.	١٠. حظر مكافآت المساهمين والأجور المفرطة للمسؤولين وإعادة شراء الأسهم خلال الأزمة.

المصدر: طيران الاتحاد الدولي لعمال النقل يطالب باتخاذ إجراءات لمعالجة آثار كوفيد-19، ٣ نيسان/أبريل ٢٠٢٠.